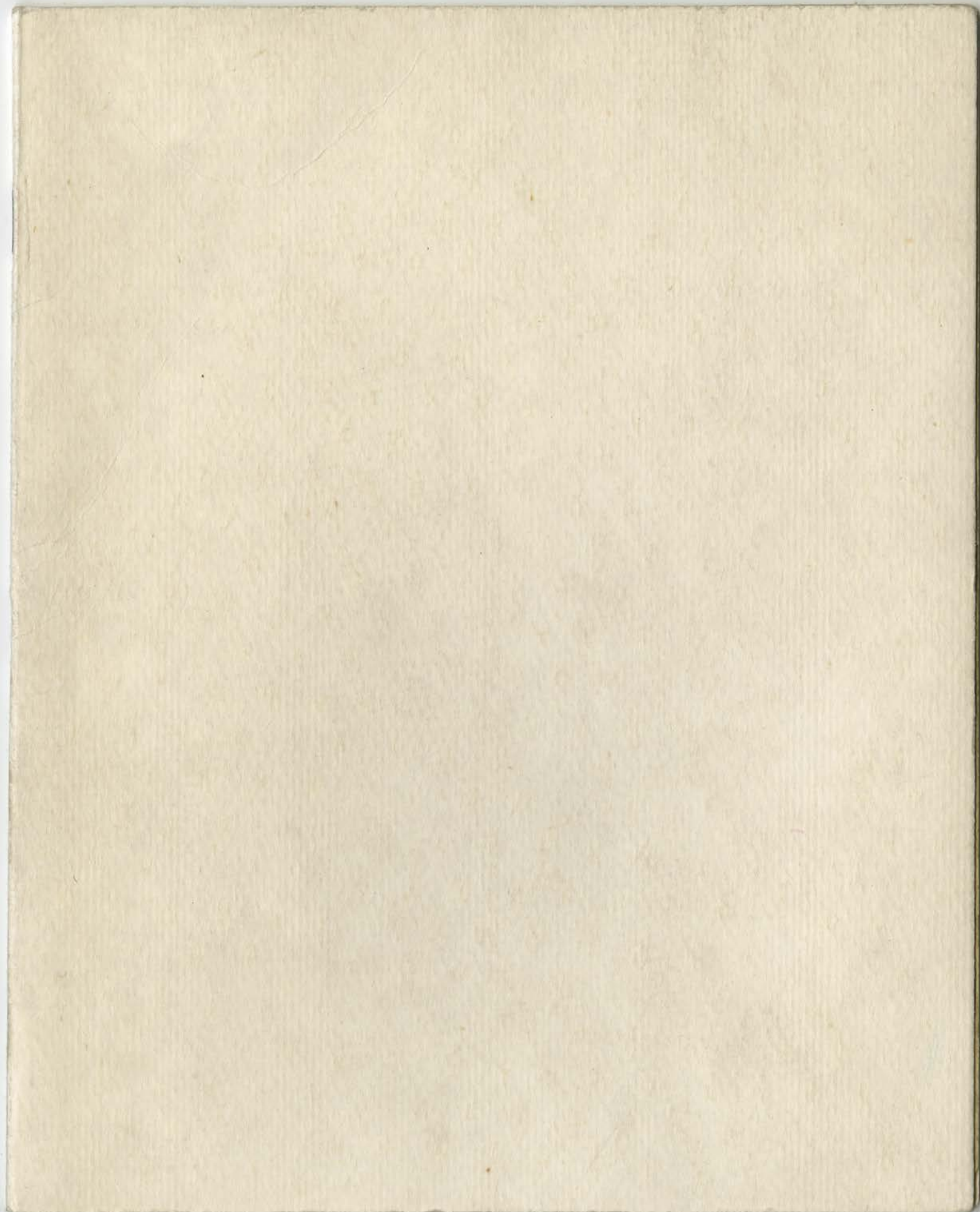




BOOK-OLDS.RU



v19 / rc / 1983066

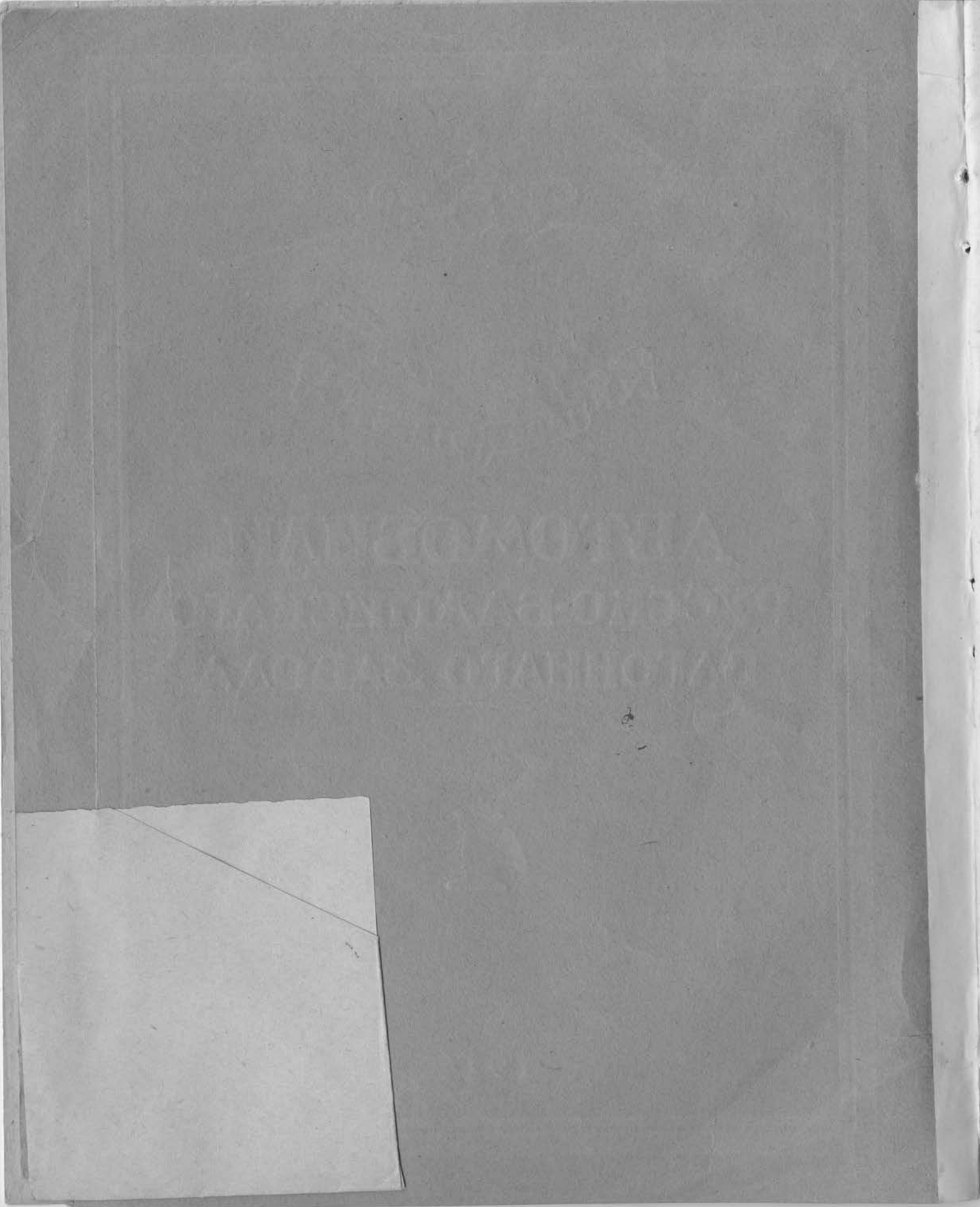
18. 975. 8. 423.



АВТОМОБИЛИ РУССКО-БАЛТИЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА



1914.





РУССКО-БАЛТІЙСКІЕ АВТОМОБИЛИ.



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА.

Основной капиталъ 9.600.000 руб.

Заводъ существуетъ съ 1874 года.

ПРАВЛЕНІЕ: С.-Петербургъ, ул. Гоголя, № 13.

ТЕЛЕФОНЫ: 2-74, 568-24, 508-18. — Адресъ для телегр.: „Вагонобалтъ“.

Обществу принадлежать: { РУССКО-БАЛТІЙСКІЙ ЗАВОДЪ ВЪ РИГѢ.
РИЖСКІЙ ЖЕЛѢЗО-И СТАЛЕЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОДЪ.
АВІАЦІОННЫЙ ЗАВОДЪ ВЪ ПЕТЕРБУРГѢ.

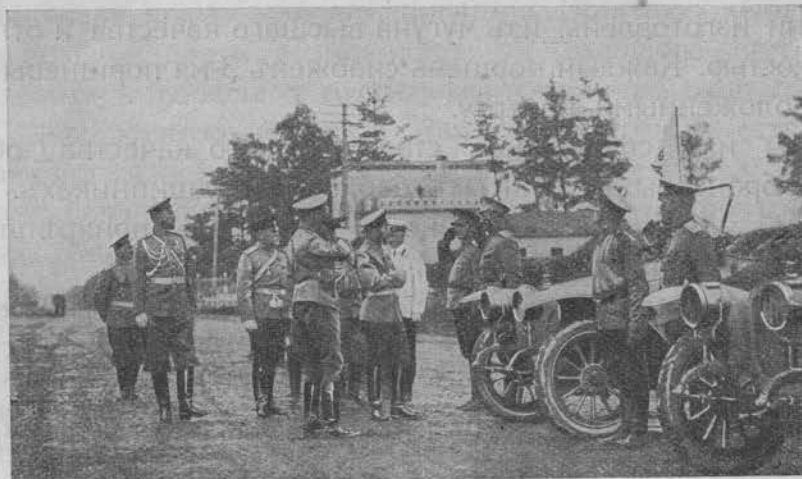
СПБ. АВТОМОБИЛЬНОЕ ОТДѢЛ.: СПБ., Эртелевъ пер., № 10. Телеф. 469-77.

Спесификація легковыхъ автомобилей „Руссо-Балтъ“.

	М О Д Е Л И.		
	К	Е	С
Число цилиндровъ	4	4	4
Діаметръ цилиндра въ мм.	80	95	105
Ходъ поршня въ мм.	110	130	130
Нормальное число оборотовъ въ мин.	1600	1300	1200—1500
Объемъ цилиндра въ литр.	2,2	3,68	4,5
Мощность по нѣмецкой формулѣ . . .	8	15	17
Мощность по заявленію фирмы . . .	12/24	15/35	24/40
Зажиганіе	Магнето „Бошъ“ высокаго напряженія.		
Карбюраторъ	системы Р. Б. В. зав.	З е н и т ъ.	

	М О Д Е Л И		
	К	Е	С
Подача горючаго	Подъ давлениемъ.		
Охлажденіе	Термосиф. Насосъ.		
Смазка	Смѣшанная.		
Механизмъ сѣпленія	Обратный конусъ.		
Число скоростей	3 и задній ходъ.	4 скор. и задній ходъ.	
Передача	Ординарный карданъ.		Двойной карданъ.
Тормаза	2	2	2
Разстояніе между осями въ мм.	2855	3250	3305
Общая длина шасси въ мм.	3557	4135	4500
Длина своб. мѣста для кароссери въ мм.	2400	2810	2745
Вѣсъ шасси — килограм.	642	—	1168
Нормальный размѣръ шинъ	810/100	880/120	880/120
Расходъ горючаго на 100 верстъ	32 ф.	35 ф.	1 пудъ
Расходъ масла на 100 верстъ.	4 ф.	4 ф.	4,5 ф.
Цѣна шасси съ шинами въ рубляхъ	4300	5500	6000
Цѣна съ кароссери въ рубляхъ:			
Торпедо	5500	7000	7500
Ландолэ или лимузинъ	6300	8000	8400



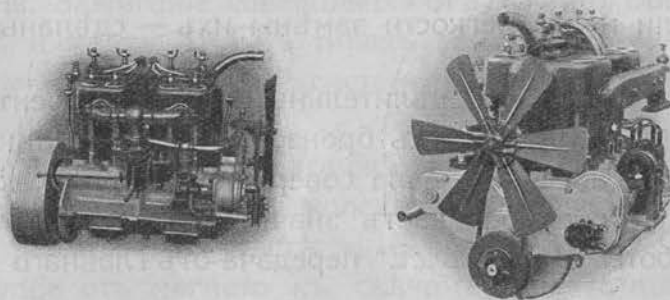


Первые русские автомобили (Русско - Балтійскаго завода) на Высочайшемъ смотрѣ въ Новомъ Петергофѣ 11 іюня 1912 г.

Техническое описаніе легковыхъ автомобилей фирмы Русско-Балтійскаго вагоннаго завода въ Ригѣ.

Двигатель. Двигатели четырехтактные, четырехцилиндровые. Отливка цилиндровъ моноблокъ въ типахъ „К“ и „Е“ и по два въ типѣ „С“. Колѣнчатый валъ выкованъ изъ специальной хромоникелевой стали.

Колѣнчатый валъ типовъ „К“ и „С“ покоится на 4-хъ бронзо-



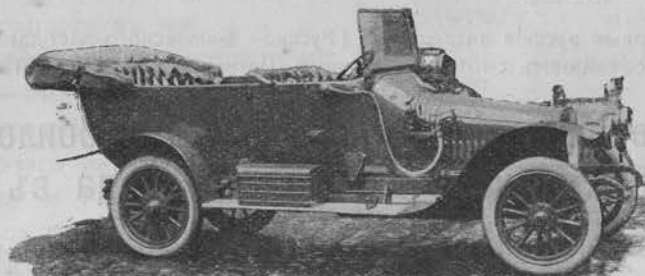
Общій видъ двигателя.

выхъ подшипникахъ; въ типѣ „Е“ на 3-хъ. Маховикъ вполне уравновѣшенный, отлитъ изъ специального чугуна и укрѣпленъ на дискѣ колѣнчатого вала двигателя 6-ю болтами. Такой способъ прикрѣпленія принятъ заводомъ, какъ наиболѣе простой и надежный.

Поршни изготовлены из чугуна высшего качества и отличаются своей легкостью. Каждый поршень снабжен 3-мя поршневыми кольцами, расположенными наверху.

Шатуны из специальной стали высшего качества I-образного сечения на бронзовых, залитых бабитом подшипниках. Картер алюминиевый из двух половинок. Двигатель прикреплен к раме на особых приливах в 4-х точках.

Клапана. Клапана механически управляемые. Для уменьшения вредного пространства в цилиндрах, клапана в моделях К и Е расположены с одной стороны. Для устранения загрязнения и достижения полной безшумности работы клапана закрыты особой крышкой.



Подъем клапанов легко регулируется при помощи винта с гайкой на толкателе клапана. Клапана изготовляются из особой прочности никелевой стали и для легкости замены их — сделаны все одного диаметра.

Кулачковый или распределительный вал выточен из одного куска стали и покоится на 3-х бронзовых подшипниках.

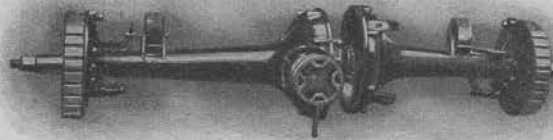
Передача от главного вала совершается при помощи бронзовой зубчатки, которая обладает значительной прочностью и безшумностью работы. В типе „Е“ передача от главного вала идет по „Coventry“.

Карбюратор. В типе „К“ карбюратор автоматический, пульверизационный, системы Русско-Балтийского Вагонного завода с одним жиклером. Благодаря имеющемуся в нем регулиющему крану, устраняется возможность перехода скачками с максимума числа оборотов на минимум или на оборот и достигается плав-

ное измѣненіе числа оборотовъ двигателя. Приспособленіе для подогрѣванія воздуха даетъ возможность въ холодную погоду и при низкихъ сортахъ горючаго пустить двигатель въ ходъ. Въ типахъ „Е“ и „С“ карбюраторъ системы „Зенитъ“ высокаго качества котораго хорошо извѣстны всѣмъ.

Подача бензина въ карбюраторъ производится подъ давленіемъ отходящихъ газовъ; бензинъ проходитъ черезъ два фильтра. Бакъ для прочности сдѣланъ клепанный изъ цинковой жести и помѣщается позади шасси подъ рамой и отъ случайныхъ поврежденій имѣетъ защиту. По желанію заказчика можетъ быть поставленъ добавочный бензиновый бакъ, подающій топливо самотекомъ, у передней доски.

Емкость бака рассчитана на пробѣгъ до 250 верстъ.



Задняя ось.

Регулировка количества смѣси достигается небольшимъ рычажкомъ (манѣтка), расположеннымъ на рулевомъ колесѣ, и малой ножной педалью (акселераторъ).

Зажиганіе. Зажиганіе совершается отъ магнето Бошъ марки DU4 въ типѣ „К“ и марки ZR4 въ типахъ „Е“ и „С“ — высокаго напряженія на свѣчи, одноискровой системы. Этотъ типъ магнето наиболее простой и прочный.

Регулировка момента зажатія производится отъ руки рукояткой, помѣщенной на рулевомъ колесѣ. Магнето установлено въ легко доступномъ для осмотра мѣстѣ и сдѣлано легко съемнымъ. Всѣ провода, идущіе отъ магнето къ свѣчамъ, для лучшаго ихъ предохраненія отъ всякаго рода поврежденій, заключены въ трубку.

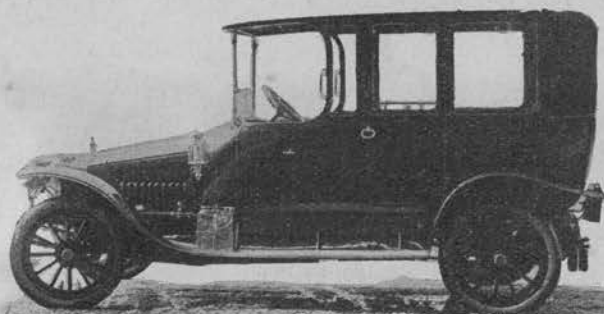
Охлажденіе. Охлажденіе водяное, посредствомъ термосифона. Въ типѣ „К“ этотъ способъ охлажденія отличается своей простотою и надежностью и особо пригоденъ для автомобилей небольшой мощности. Радиаторъ расположенъ спереди двигателя и подвѣшенъ эла-

стично. Впереди двигателя расположенъ вентиляторъ съ 6-ю крыльями, приводимый въ движеніе посредствомъ ремня.

Для натяжки ремня имѣется особое приспособленіе. Въ типахъ же „Е“ и „С“, какъ болѣе мощныхъ охлажденіе при помощи насосовъ: центробѣжнаго въ типѣ „Е“ и крыльчатого въ типѣ „С“.

Смазка смѣшанная, системы Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода, посредствомъ зубчатого насоса и распредѣлительной капельницы на передней доскѣ, что даетъ возможность шоферу очень легко регулировать смазку трущихся частей двигателя.

Коренные подшипники колѣнчатого вала смазываются подъ давленіемъ посредствомъ насоса; а шатуны и поршни разбрызгива-



ніемъ. Зубчатый насосъ помѣщенъ въ нижней части картера и приводится въ движеніе отъ распредѣлительнаго валика геликоидальными шерстерьями. Насосъ состоитъ изъ двухъ паръ шестеренъ: одна пара служитъ для подачи масла къ соотвѣтственнымъ трущимся частямъ, другая — для подачи свѣжаго масла. Насосъ окруженъ особой сѣткой, фильтрующей поступающее масло. Давленіе регулируется клапаномъ, помѣщеннымъ въ верхней части картера, и контролируется манометромъ на передней доскѣ. Свѣжее масло, поступающее въ насосъ, регулируется и контролируется капельницей. Весь насосъ легко вынимается внизъ вмѣстѣ съ сѣткой.

Пускъ въ ходъ. Пускъ въ ходъ — посредствомъ рукоятки.

Сцѣпленіе. Сцѣпленіе при помощи обратнаго конуса, который особымъ кожухомъ защищенъ отъ загрязненія. Механизмъ сцѣпленія устроенъ такъ, что получается идеальная прогрессивность включенія

и выключенія. Конусъ присоединяется къ механизму перемѣны скоростей посредствомъ валика съ 2-мя карданами, легко поддающагося монтировкѣ.

Коробка скоростей. Коробка скоростей имѣетъ 3 скорости и задній ходъ въ типѣ „К“, а въ типахъ „С“ и „Е“ — 4 скорости и задній ходъ, на 3-ю или 4-ую скорость прямая передача. Коробка скоростей подвѣшена на ложномъ шасси въ 4-хъ точкахъ. Расположена коробка скоростей самостоятельно позади системы сцѣпленія.

Шестерни выточены изъ лучшей хромоникелевой стали и цементированы.

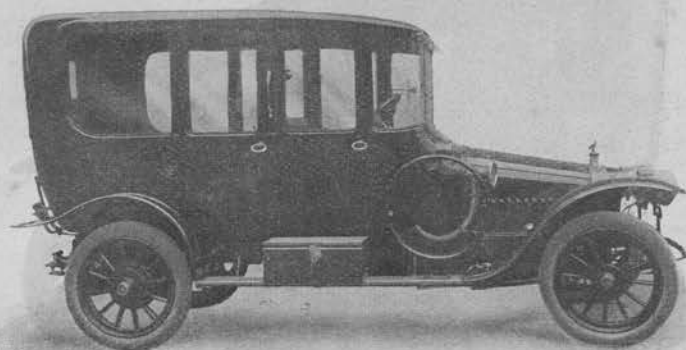


Монтированы шестерни на шариковыхъ подшипникахъ. Переводъ скоростей кулисой при помощи рычага, за исключеніемъ типа „С“, въ которомъ имѣется секторъ, и рычагъ помѣщенъ внутри кузова. Благодаря тщательной пригонкѣ шестеренъ, хорошей конструкции коробки и превосходному матеріалу, получается легкость перевода скоростей и полная безшумность работы механизма.

Передача. Передача въ типахъ „Е“ и „К“ ординарнымъ карданомъ, а въ типѣ „С“ двойнымъ. Усиліе, вращающее заднюю ось, воспринимается карданной трубой, которая особой вилкой соединена съ рамой. Ось вращенія вилки совпадаетъ съ осью карданнаго соединенія и такимъ образомъ не подвергается никакимъ постороннимъ

усиліямъ. Зубчатки въ дифференціалѣ конической формы изъ спеціальной, термически обработанной стали. Карданъ, дифференціалъ и заднія полуоси находятся въ особомъ картерѣ, благодаря чему устраняется загрязненіе трансмиссіи, а самый карданъ защищенъ отъ внѣшнихъ ударовъ и изгибовъ.

Задняя ось. Въ виду особой важности приданія задней оси наибольшей прочности, боковыя трубы этой оси дѣлаются изъ штампованной стали. Установка шариковыхъ подшипниковъ зубчатокъ имѣетъ регулировку, вслѣдствіе чего достигается безшумность работы, равно какъ и легкая монтровка этого механизма. Хромоникелевыя полуоси новой конструкціи рассчитаны такъ, чтобы исключить всякую



возможность поломки, могущей произойти, вслѣдствіе плохихъ русскихъ дорогъ.

Тормазъ. Тормазовъ два, дѣйствующихъ какъ при переднемъ ходѣ автомобиля, такъ и при заднемъ. Во всѣхъ типахъ одинъ тормазъ дѣйствуетъ на валъ коробки скоростей, непосредственно за послѣдней, а другой на барабаны заднихъ колесъ. Тормаза на заднія колеса внутренняго расширенія. Тормазъ на валъ коробки скоростей въ типѣ „Е“ ленточный, а въ типахъ „С“ и „К“ изъ двухъ сжимающихъ колодокъ. Всѣ тормазы во всѣхъ типахъ легко регулируются и особыми кожухами или же самимъ устройствомъ защищены отъ грязи и забрызгиванія масломъ.

Рама. Рама типа „Е“ изъ мартеновской стали [-образнаго сѣченія, типовъ „К“ и „С“ изъ той же стали, но С-образнаго сѣченія.

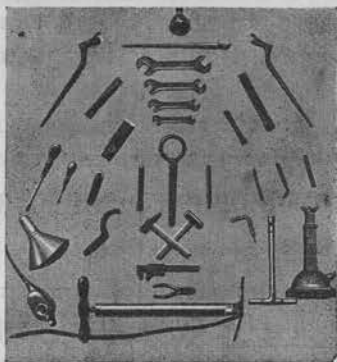
Передняя часть сужена для удобоподвижности колесъ, чѣмъ достигается возможность самыхъ крупныхъ поворотовъ; задняя часть рамы приподнята для лучшей игры рессоръ. Благодаря солидному устройству и хорошему матеріалу перекашиваніе рамы не имѣетъ мѣста.

Подвѣска. Переднія рессоры полуэллиптическія. Заднія рессоры $\frac{3}{4}$ эллиптическія, прикрѣплены надъ осью и снабжены резиновыми амортизаторами. Число листовъ и длина рессоръ разсчитывается специально для каждого кузова и благодаря точному и аккуратному выполнению и хорошей подвѣскѣ достигается такая мягкость и эластичность, что даже ѣзда по сквернымъ дорогамъ совершенно нечувствительна.

Колеса. Колеса деревянные на шариковыхъ подшипникахъ. Матеріаломъ для изготовленія колесъ служатъ тщательно высушенныя твердыя породы деревьевъ. По желанію заказчика могутъ быть поставлены съемныя колеса. Какъ переднія, такъ и заднія колеса работаютъ на 2-хъ шариковыхъ подшипникахъ. Обработка частей и сборка колесъ производится на специальныхъ станкахъ, благодаря чему получается точная центровка, а отсюда какъ слѣдствіе надежная и долговѣчная работа.

Руль. Руль системы „секторъ съ безконечнымъ винтомъ“.

Для предохраненія рулевого механизма отъ толчковъ между рулевымъ механизмомъ и передней осью устроены особый компенсаторъ. Наклонъ руля при заказѣ можетъ быть выбранъ произвольно. Рулевая тяга расположена позади передней оси для предохраненія ея отъ внѣшнихъ ударовъ.



Наборъ инструментовъ.

**Инструменты и запасныя части доста-
вляемые при каждомъ автомобилѣ:** 4 двойн.
гаечн. ключа, 4 двойн. торц. ключа, ключъ
для муфты сцѣпленія, ключъ для колесн.
шляпокъ, англійскій ключъ, шпилька для
торц. ключей, универсальныя клещи, сталь-
ной молотокъ, бронзовый молотокъ, дорнъ
стальной, шплинтуудалитель, зубило, 2 от-
вертки, воронка, лейка, насосъ съ маноме-
тромъ, домкратъ, 3 рычага для снятия
пневматиковъ и наборъ запасныхъ частей.

Освѣщеніе. Освѣщеніе ацетиленовое, но по желанію заказчика можетъ быть и электрическое.

Типы кароссери. Ставятся по желанію покупателя.

Снабженіе автомобиля. Каждый автомобиль, выходящій съ завода, снабженъ наборомъ инструментовъ и запасныхъ частей, вмѣстѣ со списками таковыхъ.



РУССКО-БАЛТІЙСКИМИ АВТОМОБИЛЯМИ

полученъ рядъ высшихъ наградъ и призовъ.

Первое выступленіе автомобилей Русско-Балтійскаго Завода въ состязаніяхъ состоялось осенью 1909 года въ пробѣгѣ С.-Петербургъ—Рига—С.-Петербургъ, за каковой пробѣгъ получена

ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ.

Весною 1910 года три автомобиля Русско-Балтійскаго Завода участвовали въ пробѣгѣ С.-Петербургъ—Кіевъ—Москва—С.-Петербургъ. Одинъ изъ нихъ прошелъ весь путь внѣ конкурса—подъ флагомъ журнала „Автомобиль“—и показалъ среднюю скорость въ 68 верстъ въ часъ. Другой автомобиль—подъ управленіемъ А. П. Нагеля—окончивъ весь путь безъ штрафныхъ очковъ, получилъ **ПРИЗЪ ЧЛЕНОВЪ ИМПЕРАТОРСКАГО РОССІЙСКАГО АВТОМОБИЛЬНАГО ОБЩЕСТВА**

Осенью 1910 года автомобиль Русско-Балтійскаго Завода совершилъ пробѣгъ С.-Петербургъ—Берлинъ—С.-Готтардъ—Римъ—Неаполь—Берлинъ—С.-Петербургъ, всего около 10.000 километровъ, при чемъ совершилъ подъемъ на **Везувій** до самой обсерваторіи.

Лѣтомъ 1911 года автомобиль Русско-Балтійскаго Завода совершилъ рекогносцировочную поѣздку по маршруту С.-Петербургъ—Севастополь.

Осенью 1911 года автомобиль Русско-Балтійскаго Завода подъ управленіемъ А. П. Нагеля участвовалъ въ пробѣгѣ С.-Петербургъ—Севастополь и, пройдя въ конкурсѣ весь путь безъ штрафныхъ очковъ, получилъ

1-й ПРИЗЪ ВЪ СВОЕЙ КАТЕГОРІИ и ПОЧЕТНЫЙ ПРИЗЪ ПЕРВАГО РУССКАГО АВТОМОБИЛЬНАГО КЛУБА ВЪ МОСКВѢ (за лучшую машину).

По окончаніи Севастопольскаго пробѣга два автомобиля Русско-Балтійскаго Завода участвовали въ пробѣгѣ Новороссійскъ—Гагры. Изъ нихъ одинъ—комитетскій, другой въ конкурсѣ—прошли весь путь безъ всякихъ поврежденій.

Въ 1911 году полученъ также

1-й ПРИЗЪ ПЕРВОЙ КАТЕГОРІИ

за километровую гонку въ Митавѣ.

Зимой 1911/12 года автомобиль Русско-Балтійскаго Завода принялъ участіе въ пробѣгѣ Rallye-Automobile въ Монако. Онъ стартовалъ въ С.-Петербургѣ при 19° мороза и прибылъ въ Монако первымъ изъ 87 конкурентовъ различныхъ странъ. Ему были присуждены

ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ ЗА ВЫНОСЛИВОСТЬ и ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ МАРШРУТОВЪ.

Въ виду такого удачнаго перваго выступленія русскаго автомобиля въ иностранномъ международномъ состязаніи—ѣздокъ его А. П. Нагель былъ удостоенъ **ВЫСОЧАЙШЕЙ** награды—ордена Св. Анны 3-ей степени и получилъ **ЗОЛОЧЕНЫЙ КУБОКЪ ОТЪ ИМПЕРАТОРСКАГО РОССІЙСКАГО АВТОМОБИЛЬНАГО ОБЩЕСТВА.**

На военномъ пробѣгѣ 1912 года, на разстояніи 2800 верстъ, Русско-Балтійскіе автомобили признаны

ПРЕВОСХОДНЫМИ.

Лѣтомъ 1912 года автомобиль Русско-Балтійскаго Завода участвовалъ внѣ конкурса въ пробѣгѣ С.-Петербургъ—Рига—Варшава—Кіевъ—Москва и, пройдя весь путь безъ поврежденій, вернулся въ Петербургъ изъ Москвы въ одинъ день.

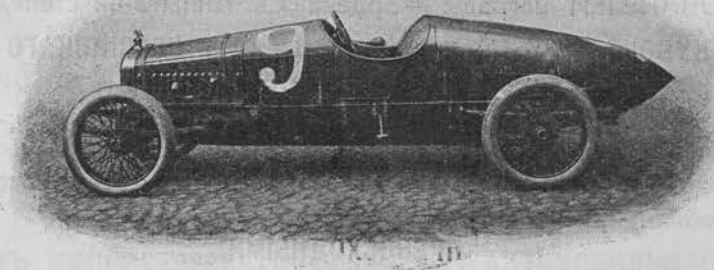
Осенью 1912 года два автомобиля Русско-Балтійскаго Завода приняли участіе въ пробѣгѣ Rallye-Automobile въ С.-Себастьянѣ. Стартовавъ въ Москвѣ они пришли въ С.-Себастьянъ безъ штрафныхъ очковъ, при чемъ одинъ изъ нихъ шелъ съ 7-ью пассажирами, и получили

ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ — КУБОКЪ ЗА ВЫНОСЛИВОСТЬ И ВТОРОЙ И ТРЕТІЙ ПРИЗЫ — ДЕНЕЖНЫЕ.

Лѣтомъ 1913 года автомобиль Русско-Балтійскаго Завода совершилъ рекогносцировочную поѣздку по маршруту С.-Петербургъ—Москва—Нижній-Новгородъ—Казань—Самара—Саратовъ—Воронежъ—Харьковъ—Екатеринославъ—Одесса—Кіевъ—Рига—С.-Петербургъ, пройдя болѣе 6000 верстъ по грунтовымъ дорогамъ, большей частью въ распутицу.

Осенью 1913 года автомобиль Русско-Балтійскаго Завода совершилъ пробѣгъ С.-Петербургъ—Берлинъ—Парижъ—Ницца — Барселона — Картагена — Оранъ — Алжиръ — Оазисъ Бискра — Тунисъ—Неаполь—Флоренція—Ницца—Марсель—Парижъ, всего болѣе 15.000 километровъ, безъ всякихъ поврежденій.

Кромѣ того на русскихъ автомобиляхъ неоднократно совершались продолжительныя поѣздки по Кавказу, а также и по другимъ мѣстностямъ Россіи, при чемъ въ самыхъ разнообразныхъ дорожныхъ условіяхъ эти автомобили всегда блестяще исполняли свое назначеніе.



Автомобиль-сани Русско-Балтійскаго Завода.



Однимъ изъ серьезныхъ препятствій распространенію у насъ автомобилей является длинная и снѣжная русская зима и полное бездорожье въ весеннюю и осеннюю распутицу. Въ теченіе большей части года пользование автомобилями внѣ городовъ у насъ почти невозможно. Поэтому весьма большой интересъ представляетъ построенное Русско-Балтійскимъ Вагоннымъ Заводомъ приспособленіе,



которое даетъ автомобилю возможность двигаться не только по обыкновенному шоссе или мостовой, но и по глубокому, рыхлому снѣгу, черезъ ямы, каналы, по грязнымъ и вязкимъ дорогамъ, допускаетъ подъемъ на крутыя горы и т. д.

Это изобрѣтеніе заключается, въ общемъ, въ томъ, что вмѣсто колесъ на заднюю ось автомобиля ставятся два натянутыхъ на барабаны безконечныхъ резиновыхъ ремня, приводимыхъ въ движеніе отъ обыкновеннаго автомобильнаго механизма. Система эта настолько эластична, что препятствія, неодолимые для автомобиля на колесахъ, нисколько не отражаются на механизмѣ машины, снабженной описаннымъ приспособленіемъ.

На переднюю ось, рядомъ съ колесами, ставится пара полозьевъ, препятствующихъ колесамъ проваливаться въ мягкомъ грунтѣ или въ снѣгу. Полозья могутъ поворачиваться помощью того же самого руля, который дѣйствуетъ на колеса.

Постановка описаннаго приспособленія на всякій автомобиль Русско-Балтійскаго Завода занимаетъ всего нѣсколько часовъ.

Здѣсь помѣщены рисунки, воспроизведенные по фотографіямъ, сдѣланнымъ во время большого испытанія автосаней Русско-Балтійскаго Завода въ минувшую зиму въ окрестностяхъ Петербурга — на Военномъ Полѣ, за Краснымъ Селомъ.





РУССКО-БАЛТІЙСКІЕ АВТОМОБИЛИ.



АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА.

Основной капиталъ **9.600.000** руб.

Заводъ существуетъ съ 1874 года.

ПРАВЛЕНІЕ: С.-Петербургъ, ул. Гоголя, № 13.

ТЕЛЕФОНЫ: 2-74, 568-24, 508-18. — Адресъ для телегр.: „Вагонобалтъ“.

Обществу принадлежать: {
РУССКО-БАЛТІЙСКІЙ ЗАВОДЪ ВЪ РИГѢ.
РИЖСКІЙ ЖЕЛѢЗО- И СТАЛЕЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОДЪ.
АВІАЦІОННЫЙ ЗАВОДЪ ВЪ ПЕТЕРБУРГѢ.

СПБ. АВТОМОБ. ОТДѢЛЕНІЕ: СПБ., Эртелевъ пер., № 10, тел. 468-17.

Техническое описаніе грузовыхъ автомобилей Русско-Балтійскаго вагоннаго завода.

1) типъ „Т“ 40/65 НР для полезной нагрузки въ 5 тоннъ.

Двигатель. Двигатель 4-хъ-цилиндровый, четырехтактный би-блокъ. Колѣнчатый валъ изъ хромоникелевой стали покоится на 3-хъ плоскихъ подшипникахъ, залитыхъ бабитомъ. Діаметръ цилиндровъ 125 мм.; ходъ поршня 160 мм. Данный типъ грузовика даетъ большую мощность и эластичность. Чугунные поршни снабжены 4-мя поршневыми кольцами, расположенными наверху; такое число и расположение колець создаетъ полную герметичность камеръ сжатія. Шатуны двутавроваго сѣченія, для облегченія системы, на бронзовыхъ, залитыхъ бабитомъ, подшипникахъ; нижняя головка шатуна укрѣ-

плена 4-мя болтами. Картеръ для облегченія вѣса — алюминіевый. Подшипники укрѣплены въ верхней части картера, что даетъ возможность легко снимать нижнюю часть его, совершенно не трогая и не разрегулировывая двигателя. Двигатель для большей прочности и эластичности подвѣшенъ въ 4-хъ точкахъ на особыхъ 4-хъ приливахъ картера.

Клапана. Клапана механически управляемые. Для удобства и уменьшенія числа передаточныхъ зубчатокъ, а также уменьшенія вреднаго пространства въ цилиндрахъ, клапана какъ впускные, такъ и выпускные, расположены съ одной стороны. Клапана находятся въ

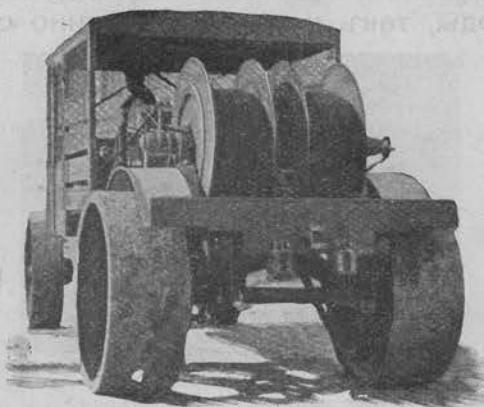


5-ти тонный грузовикъ спеціального типа — для передвиженія мишеней.

клапанной коробкѣ и совершенно защищены отъ загрязненія. Благодаря особой конструкціи кулачковъ, работа клапановъ происходитъ вполнѣ безшумно. Всѣ клапана для уменьшенія количества запасныхъ частей и легкости ихъ замѣны въ случаѣ порчи имѣютъ одинаковый діаметръ. Подъемъ клапановъ регулируется ввинчиваніемъ и вывинчиваніемъ толкателя. Такой способъ регулировки является наиболѣе простымъ и дѣйствительнымъ. Передача отъ главнаго вала достигается при помощи безшумной цѣпи, заключенной въ особый картеръ. Распредѣлительный валикъ хромоникелевой стали покоится на 3-хъ подшипникахъ.

Карбюраторъ. Карбюраторъ автоматическій, пульверизаціонный, системы „Зенитъ“. Въ камерѣ смѣшенія имѣется 2 жиклера разныхъ

діаметровъ. Теплый воздухъ поступаетъ изъ подогревателя. Такое приспособленіе и наличность жиклеровъ даютъ возможность легко пустить двигатель, даже въ холодную погоду. Механическая регулировка производится при помощи центробѣжнаго регулятора, который находится на концѣ кулачковаго вала. Благодаря этому число оборотовъ двигателя регулируется до извѣстнаго предѣла. Кромѣ того, регулировку можно производить посредствомъ акселератора (малой нижней педали) и манѣтки (рукоятки на рулевомъ колесѣ). Бакъ мѣдный, клепанный, вмѣстимостью въ 5 пудовъ, распо-



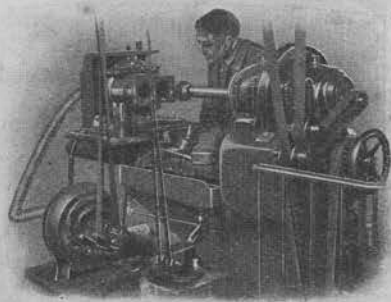
5-ти-тонный грузовикъ спеціального типа —
для передвиженія мишеней.

женный подъ сидѣніемъ шофера. Въ бакѣ и трубопроводахъ имѣются сѣточки, и кромѣ того имѣется фильтръ, защищающій карбюраторъ и жиклеры отъ засоренія. Подача горючаго самотекомъ, благодаря чему получается самая простая и надежная подача бензина.

Зажиганіе. Одно магнето высокаго напряженія на свѣчи системы „Бошъ“ одноискровое. Регулировка опереженія отъ руки рукояткой, помѣщенной на рулевомъ колесѣ. Благодаря такому опереженію въ зажиганіи и регулировкѣ количества смѣси акселераторомъ или манѣткой достигается то, что все управленіе автомобилемъ очень удобно сосредоточено въ рукахъ шофера. Магнето получаетъ вращеніе отъ особаго поперечнаго валика, на другомъ концѣ котораго находится водяной насосъ. Вращеніе сообщается посредствомъ безконечнаго винта, чѣмъ достигается полная безшумность. Магнето распо-

жено поперекъ оси автомобиля, легко снимается и доступно для осмотра.

Охлажденіе. Охлажденіе водяное посредствомъ центробѣжнаго насоса. Радіаторъ типа соты, со спускнымъ краномъ; расположенъ спереди двигателя и подвѣшенъ эластично, на особыхъ амортизаторахъ, для устраненія ударовъ и толчковъ. Для защиты радіатора отъ внѣшнихъ ударовъ впереди его имѣется особое прочное огражденіе. Охлажденіе воды усиливается при помощи вентилятора, который приводится въ движеніе отъ колѣнчатого вала. Тяга воздуха совершается исключительно черезъ радіаторъ, что усиливаетъ охлажденіе какъ циркулирующей воды, такъ и непосредственно самого двигателя.



Станокъ для расточки цилиндровъ.

Смазка. Смазка циркуляционная съ зубчатымъ насосомъ. Особого резервуара для масла нѣтъ. Масло наливается въ картеръ до тѣхъ поръ, пока не начнетъ выливаться изъ особаго контрольнаго крана въ картеръ. Въ болѣе низкой части картера помѣщается горизонтальный зубчатый насосъ, приводимый въ движеніе при помощи червячныхъ шестеренъ отъ кулачковаго вала. Насосъ накачиваетъ масло въ смазочныя кольца, имѣющіяся на колѣнчатомъ валу, откуда черезъ особыя отверстія проникаетъ въ шатуны и поршни. Для наблюденія за правильной подачей масла на передней доскѣ имѣется манометръ. Преимущества такой системы смазки очевидны сами по себѣ: никакихъ лишнихъ трубопроводовъ, масло никогда не можетъ замерзнуть при низкой температурѣ, подача масла къ трущимся частямъ проста и не требуетъ за собой никакого наблюденія.

Сцѣпленіе. Сцѣпленіе при помощи обратнаго конуса. Конусъ штампованъ изъ стали и обтянутъ кожей. Конусъ настолько эластиченъ, что получается замѣчательная прогрессивность дѣйствія. Такого рода сцѣпленіе весьма просто и не требуетъ за собой никакого ухода.

Коробка скоростей. Коробка скоростей имѣетъ 4 скорости и задній ходъ. На 4-ой скорости прямая передача. Коробка скоростей подвѣшена на двухъ поперечинахъ въ 4 точкахъ. Она расположена самостоятельно позади системы сцѣпленія. Шестерни выточены изъ лучшей стали и цементированы. Коробка скоростей монтирована на шариковыхъ подшипникахъ. Переводъ скоростей кулисой при помощи

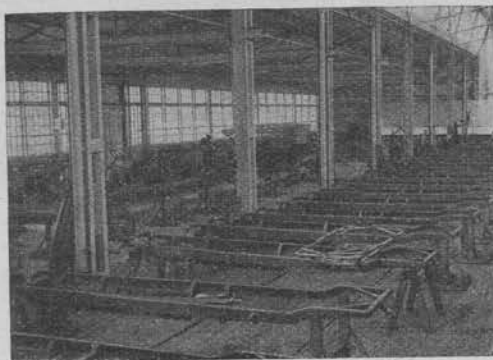


Складъ готовыхъ автомобилей.

рычага. Благодаря тщательной пригонкѣ шестеренъ, хорошей конструкции коробки и превосходному матеріалу, получается легкость перевода скоростей, и полная безшумность, какъ при переводѣ скоростей, такъ и при работѣ механизма коробки скоростей. На рычагѣ перевода скоростей имѣется предохранитель, исключающій возможность ошибочнаго включенія задняго хода.

Передача. Передача цѣпная, надежной и простой конструкции, отъ цѣпной дифференціальной оси. Дифференціальная ось укрѣпляется къ рамѣ отдѣльно отъ коробки скоростей. Цѣпныя зубчатки насажены на прочныхъ дифференціальныхъ полуосяхъ, снабженныхъ шариковыми подшипниками и защищенныхъ отъ грязи и воды. Соединеніе дифференціальной оси съ задней осью производится при помощи тягъ съ шарнирами, снабженными винтовой регулировкой для натяжки цѣпей.

Тормазы. Тормазовъ имѣется 4. Одинъ изъ тормазовъ расположенъ на главномъ валу за коробкой скоростей, а другой на валу малой зубчатки дифференціальной оси. Оба тормазы наружнаго расширения приводятся въ дѣйствіе при помощи ножной педали. Задніе тормазы приводятся въ дѣйствіе при помощи бокового рычага, помещеннаго рядомъ съ рычагомъ коробки скоростей. Этотъ рычагъ дѣйствуетъ на особые тормазные барабаны, которые прикрѣплены къ внутреннимъ сторонамъ заднихъ колесъ. Самое устройство тормазовъ внутри этихъ барабановъ предохраняетъ ихъ отъ загрязненія. Какъ тѣ, такъ и другіе тормазы снабжены уравнивателями.



Заготовка рамъ.

Рама. Рама стальная, штампованная, тавроваго сѣченія. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ рама выдерживаетъ наибольшую нагрузку, ширина ея увеличена. Такимъ образомъ достигается наибольшая прочность, уничтожающая возможность изгибовъ даже при сильныхъ толчкахъ и большой перегрузкѣ.

Подвѣска. Рессоры, какъ заднія, такъ и переднія полуэллиптическія, переднія рессоры состоятъ изъ 8 листовъ, заднія изъ 9-ти. Рессоры переднія и заднія прикрѣплены надъ осями и подвѣшены на сержкахъ подъ рамой. Такое расположеніе рессоръ, хорошая эластичность и большая прочность, создаютъ очень мягкую подвѣску всего шасси и кузова.

Руль. Руль необратимый, системы „секторъ“: винтъ и секторъ изъ особой закаленной стали. Весь механизмъ руля находится въ ко-

робѣ, содержащей смазку и предохраняющей механизмъ отъ загрязненія. Рулевая тяга расположена за передней осью и на одномъ уровнѣ съ ней. Такое расположеніе предохраняетъ тягу отъ внѣшнихъ поврежденій.

Колеса. Колеса деревянные изъ дуба высокаго качества. Шины сплошныя. Заднія двойныя, переднія ординарныя; размѣръ заднихъ 140×1030 , передн. 140×830 .

Освѣщеніе. Ацетиленовыя фары, питающіяся отъ генератора; боковые и задніе фонари — керосиновые.

Сигналъ. Имѣется груша и аутовоксъ.

Для остановки на скатахъ и уклонахъ, имѣется горный упоръ.



Станокъ-автоматъ.



Заготовка картеровъ и заднихъ осей.

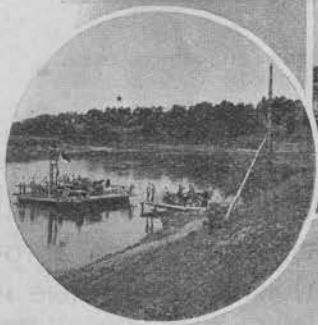
большой прочности. Впереди и позади рамы имѣются крюки. Кузовъ въ зависимости отъ тѣхъ цѣлей, для которыхъ предназначается грузовикъ.

Грузовые автомобили типа „М“ 24/40 НР для полезной нагрузки въ 2 тонны и типа „Д“ 24/40 НР имѣютъ механизмы легкового автомобиля типа „С“ 24/40 НР лишь соотвѣтственно цѣлямъ усиленные и съ нѣкоторыми конструктивными измѣненіями. Автомобиль типа „Д“, благодаря легкому вѣсу и большой скорости можетъ съ успѣхомъ служить различнымъ спеціальнымъ назначеніямъ, какъ-то: 1) какъ пожарный спасательный автомобиль (Петровское Пожарное общество въ Ригѣ), 2) какъ автомобиль для перевозки денегъ въ видѣ лимузина или ландолэ со спеціальными денежными ящиками, 3) какъ почтовый автомобиль и 4) какъ санитарный.

Грузовики нашей фирмы специально приспособлены къ русскимъ дорогамъ. При сравнительно малыхъ размѣрахъ двигателя, послѣдній даетъ большую мощность, сохраняя при этомъ экономичность въ потребленіи какъ топлива, такъ и смазки. Большимъ плюсомъ нашихъ грузовиковъ является также и ихъ проходимость по самымъ сквернымъ дорогамъ, что объясняется правильной конструкціей всего автомобиля.

Снабженіе инструментомъ грузовыхъ автомобилей:

6 двойн. гаечн. ключей; 4 двойн. торцов. ключа; ключъ для колесн. шляпокъ; ключъ къ нижн. кожухамъ; ключъ къ водяному насосу; ключъ англійскій; ключъ къ маховику; ключъ для гаекъ осей; двойн. гаечн. ключъ для цѣпн. распорки; ключъ для сниманія колесъ; торцовый ключъ; 2 ключа спеціальн.; винтъ спеціальный; 2 отвертки; 2 молотка (бронз. и стальн.); шплинтуудалитель; воронка; лейка; домкратъ; универсальныя клещи; 3 шпильки для торцового ключа; зубило; рычагъ для вентилян. пружинъ съ упоркой; острогубцы; круглогубцы.



Спесификація грузовыхъ автомобилей фирмы Русско-Балтійскаго Вагоннаго завода.

	ОБОЗНАЧЕНІЕ ТИПОВЪ.		
	Д.	М.	Т.
Число цилиндровъ	4	4	4
Діаметръ цилиндровъ въ мм.	105	105	120
Ходъ поршня въ мм.	130	130	160
Число оборотовъ въ минуту	1200	1200	800
Объемъ цилиндровъ въ литрахъ	4,5	4,5	8
Мощность по нѣмецкой формулѣ	17	17	30
„ „ заявленію фирмы	24/40	24/40	40/65
Зажиганіе	Магнето „Бошъ“ высок. напряж.		
Карбюраторъ	З е н и т ъ.		
Подача горючаго	Подъ давлѣніемъ и самотекомъ.	Самотек.	Самотек.
Охлажденіе	Н а с о с ъ.		
Смазка	С м ѣ ш а н н а я.		
Механизмъ сцѣпленія	Обратный конусъ.		
Число скоростей	4 скор. и задній ходъ.		
Передача	Карданъ.	Цѣпная.	Цѣпная.
Тормаза	2	2	2
Шины размѣромъ	895/135	900/100	830/140* 1030/140
Скорость движенія нормальная		7 в.	8 в.
Горные упоры	Е	с	т ъ.
Прицѣпныя приспособленія	Н ѣ	т ъ.	Имѣются.
Ширина хода въ мм.	1435	1580	1500
Низшая точка: какое разстояніе до земли въ мм.	—	325	325
Вѣсъ въ пудахъ: {	общій.	160 п.	240
	мертвый.	100 п.	120
	полезный	60 п.	120
Расходъ горючаго на 100 в.	1 п. 10 ф.	2 п.	ок. 2 п. 30 ф.
Расходъ смазки на 100 в.	5,5 ф.	8 ф.	ок. 15 ф.
Цѣна съ кузовомъ въ рубл.	9000	8500	10500

* Заднія колеса двойныя.

УСЛОВІЯ ПРОДАЖИ И ГАРАНТІЯ.

ЦѢНЫ. Какъ комплектные автомобили, такъ и отдѣльныя части, продаются за наличный расчетъ, при чемъ всѣ цѣны, указанныя въ каталогѣ, разумѣются netto заводъ. Изъ полной стоимости $\frac{1}{3}$ вносится при самомъ заказѣ, $\frac{2}{3}$ при приѣмѣ издѣлія на нашемъ заводѣ или по полученіи извѣщенія объ исполненіи заказа, но во всякомъ случаѣ до отправки заказаннаго издѣлія съ завода.

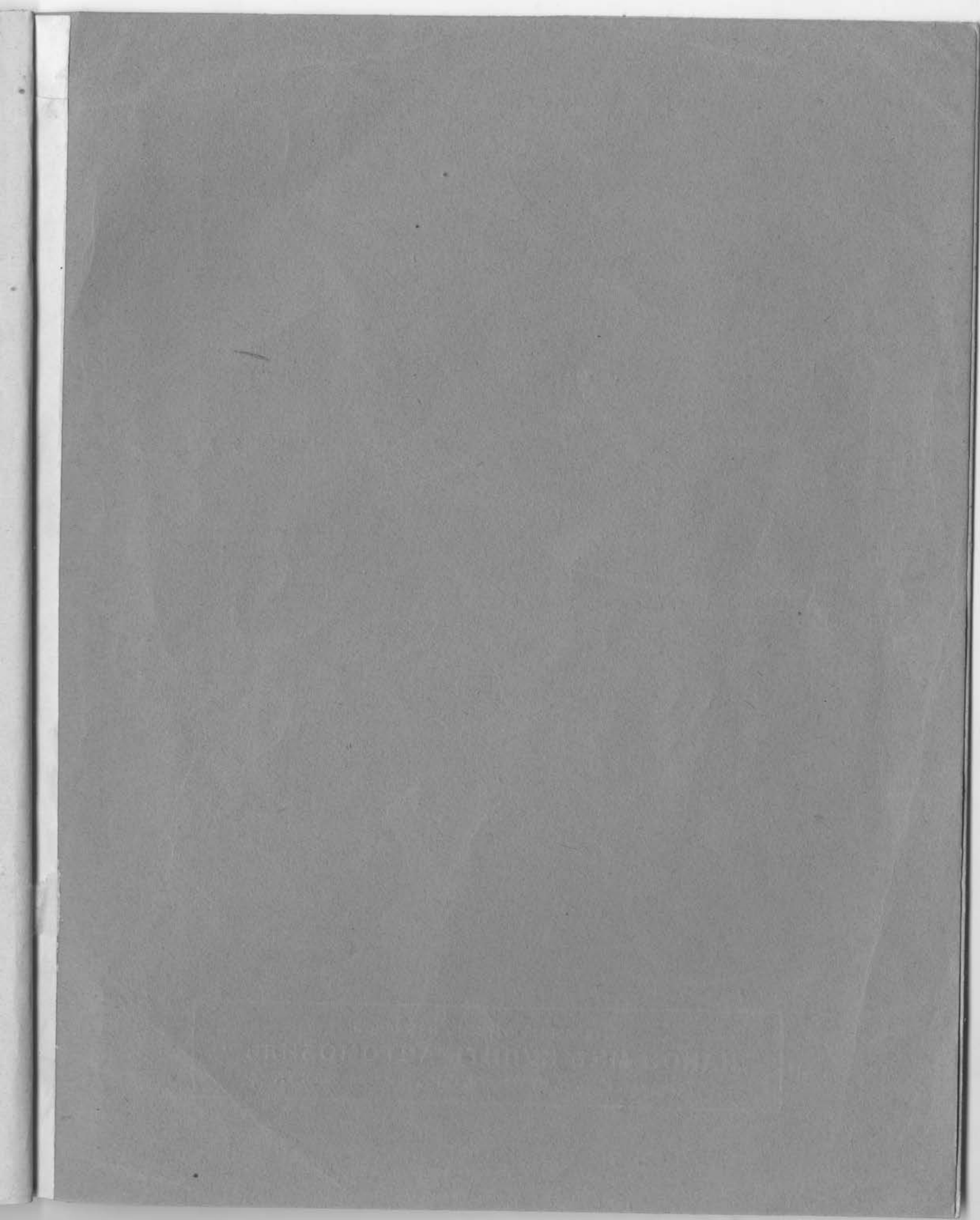
ОТПРАВКА. Отправка производится за счетъ и рискъ покупателя; автомобили сдаются съ завода въ цѣлости и исправности, за поврежденія въ пути отвѣчаютъ ж. д., пароходныя О-ва и транспортныя к-ры. Упаковка относится на счетъ покупателя, рассчитывается по своей цѣнѣ и обратно не принимается.

ИСПОЛНЕНИЕ. Заводъ принимаетъ всѣ зависящія мѣры къ исполненію заказовъ въ обусловленный срокъ, но не беретъ на себя обязательства какой-либо неустойки въ случаѣ запозданія. Стачки рабочихъ и случаи „force majeure“ освобождаютъ заводъ отъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ.

ПРИЕМЪ. Заказчику или его уполномоченному предоставляется право подвергнуть заказанные имъ предметы или издѣлія, до принятія ихъ, испытанію на нашемъ заводѣ или складахъ. Заказанное должно быть принято заказчикомъ не позже 2 недѣль по полученіи извѣщенія отъ завода; въ противномъ случаѣ заводъ можетъ продать изготовленныя издѣлія другому лицу, а заказъ отсрочить на 3 мѣсяца.

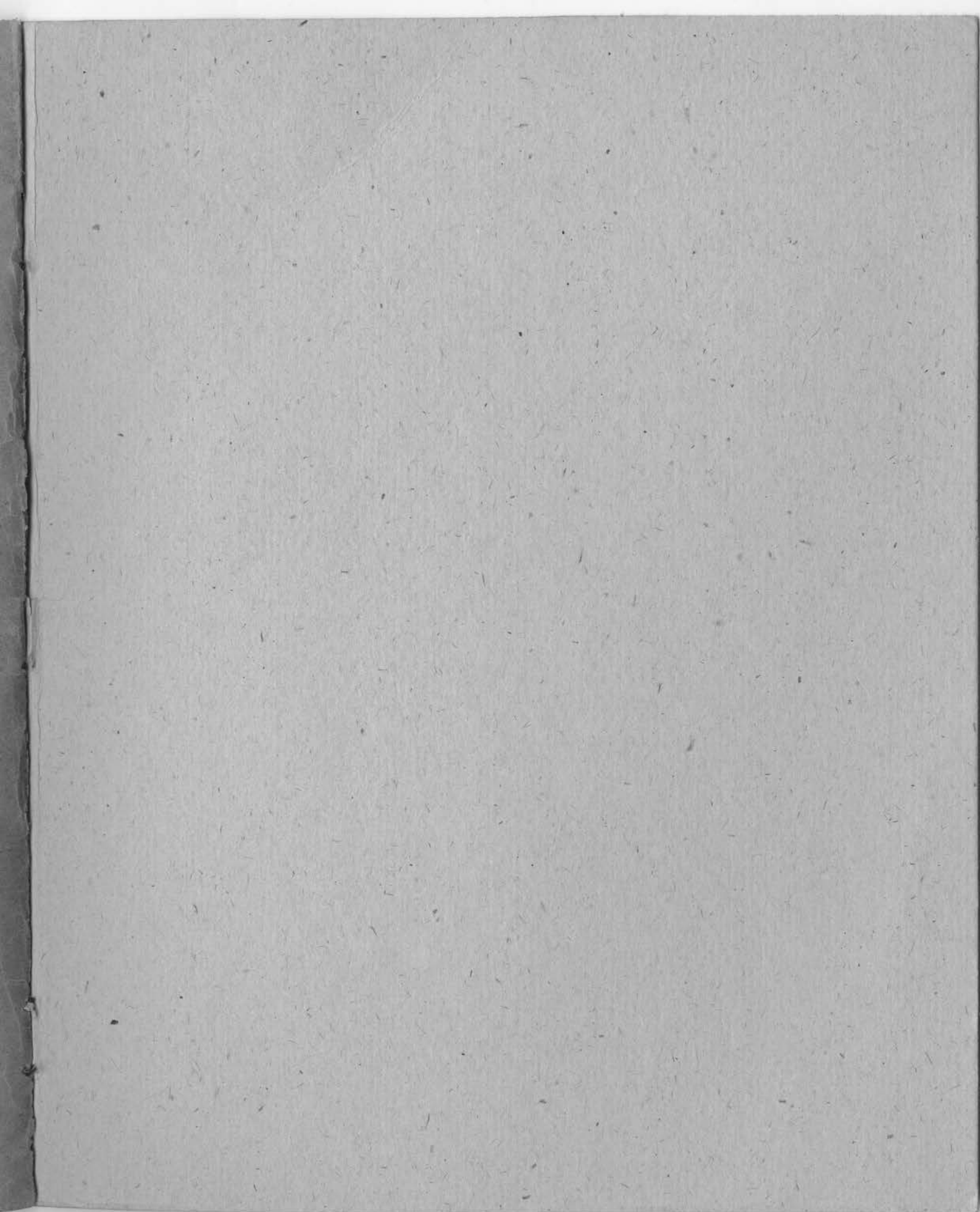
ГАРАНТІЯ.

На выпускаемые автомобили заводъ выдаетъ шестимѣсячную гарантію, которая заключается въ томъ, что въ случаѣ поломки или порчи какихъ-либо частей мотора или шасси не по винѣ владѣльца, а вслѣдствіе недоброкачества матеріала, Акціонерное Общество Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода обязуется **БЕЗПЛАТНО ПОЧИНИТЬ** или **ЗАМѢНИТЬ НОВЫМИ** поломанныя части.



26247

Отдельный оттиск изъ книги
„КАКОЙ МНѢ КУПИТЬ АВТОМОБИЛЬ?“
Техн. изд. Инж. Н. Кузнецова, СПб., Николаевская, 77.



18. 275. 8. 423